Verlust des finnischen Torpedobootes S2, im Jahr 1925

S2 (ex-*Prozorlivy* ex-*Gagara* der russischen Marine) war den Russen nach dem finnischen Bürgerkrieg 1918 zusammen mit ihren fünf Schwesterschiffen abgenommen worden und fuhr nun als Torpedoboot in der finnischen Marine. Es sank in einem orkan-artigen Sturm am 04. Oktober 1925 wobei die gesamte Besatzung von 53 Menschen zu Tode kam.

Eine der Traditionen der finnischen Marine war ein jährlicher Marinebesuch in den finnischen Küstenstädten entlang des

Bottnischen Meerbusens. Die Reise diente gleichzeitig als Ausbildungsfahrt für Wehrpflichtige. 1925 begaben sich die Kanonenboote „*Klas Horn*“ und „*Hämeenmaa*“ sowie die Torpedoboote „S1“ und „S2“ auf eine solche Reise. Der Plan war, alle Küstenstädte bis hoch nach Tornio zu besuchen. Die Gruppe begann die Reise von Uusikaupunki nach Vaasa am 3. Oktober 1925. Sie fuhren in Kiellinie mit einer Kabellänge Abstand (185 m) und einer Geschwindigkeit von 12 Knoten. „S2“ fuhr am Schluß der Formation. Anfangs verlief alles wie geplant, aber im Verlauf der Reise nahm der Wind zu und entwickelte sich später zu einem heftigen Sturm. Die Besatzungen mussten den Abstand zwischen den Schiffen vergrößern und mussten auch die Geschwindigkeit verringern. Der Sturm zerstreute schließlich die Formation, als sie auf der Höhe von Pori stand. „*Klas Horn*“, das Führungsschiff des Verbandes, drehte gegen den West-Wind und fuhr in Richtung der schwedischen Küste, gefolgt von der „*Hämeenmaa*“. Die kleineren Torpedoboote versuchten, den größeren Schiffen zu folgen, blieben jedoch aufgrund der hohen Wellen immer mehr zurück. Mitten in der Nacht erreichte die Windgeschwindigkeit Orkan-Stärke von 12 Beaufort. Die Torpedoboote hatten große Probleme, weil ihre Propeller immer wieder zu nahe an die Oberfläche gehoben wurden. Dies reduziert die Effizienz und belastet den Antrieb. Hinzu kam, dass auf „S2“ die Schwanzwellen-Lager abgenutzt waren, was eine Menge Vibrationen im Schiff verursachte und zum Eindringen von Wasser in den Rumpf führte.

Beide Torpedoboote wurden also auf hoher See leck. Die Bunkerkohle ging auch langsam zur Neige, da der Kohleverbrauch aufgrund der hohen See größer als üblich war. Der Flottillenführer „*Klas Horn*“ sendete im Namen der Torpedoboote einen Notruf aus. Das Rettungsschiff „*Protector*“, das sich in Vaasa befand, erhielt den Notruf über das finnische Hauptquartier in Helsinki, und auch das schwedische Rettungsschiff „Helios“ empfing die Notmeldung. Beide sagten zu, dass sie zur Rettung kommen würden.

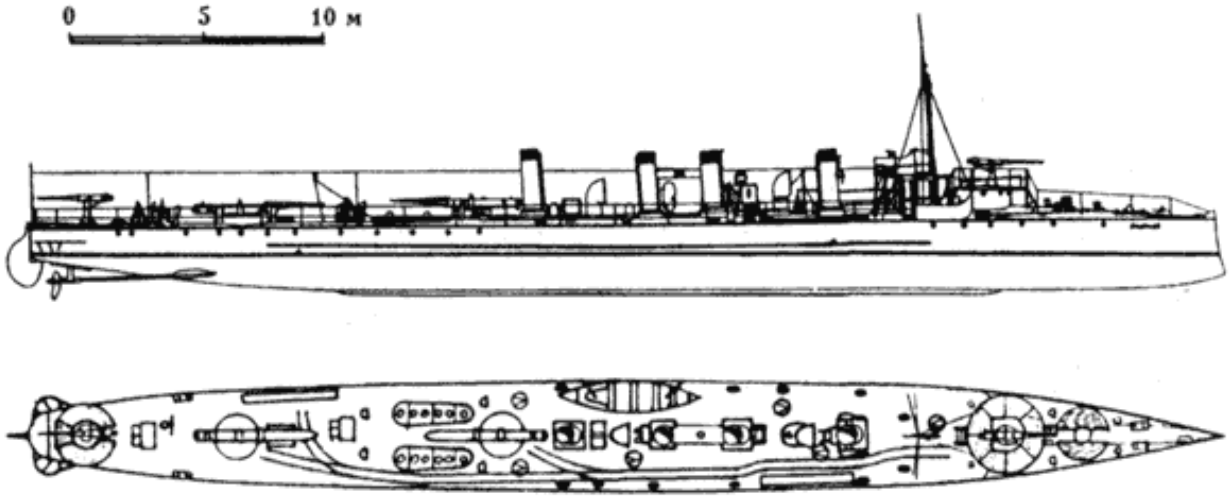
Die Schiffe der Formation erhielten den Befehl, alleine zum nächstgelegenen verfügbaren Hafen zu fahren. Das Kanonenboot „*Klas Horn*“ fuhr zur schwedischen Küste, die „*Hämeenmaa*“ fuhr nach Vaasa und das Torpedoboot „S1“ schaffte es gerade noch nach Mäntyluoto außerhalb von Pori.

„S2“ versuchte auch nach Pori zu fahren, aber die Antriebs-Maschinen und Lenzpumpen konnten nicht normal arbeiten. Die Leckage verschlechterte sich. Zwar war Land in Sicht, und der Funker von „S2“ hatte fast bis zum Moment der Katastrophe Kontakt mit der Küstenfunkstation in Vaasa. Die letzte Nachricht vom Schiff

traf um 13.23 Uhr ein, kaum zwei Minuten bevor sie sank. Die Antwort des Funkers der „S2“ auf den Anruf von Vaasa war kurz: "Ich kann jetzt nicht arbeiten".

Die Lotsenstation in Reposaari beobachtete den Kampf des Schiffes in den Gewässern zwischen Outoori und dem Säppi-Leuchtturm. Die hohen Wellen ließen das Schiff heftig schlingern, bis ein Riesen-Brecher über das Schiff rollte. Für die Lotsenstation war das Schiff um 13.25 aus dem Blickfeld verschwunden. Die 53-köpfige Besatzung des Torpedoboots kam bei der Katastrophe zu Tode.

aktualisierten Wetterdaten erhalten hatte, obwohl solche verfügbar waren. Die Ermittler kritisierten insbesondere die Führung durch den Befehlshaber der Formation, Yrjö Roos. Roos hatte den Ruf, sehr stur zu sein. Wahrscheinlich versuchte er, alle Schiffe nach Vaasa zu bringen, wo sie am nächsten Tag erwartet wurden. Der Befehl, die Formation aufzulösen, wurde erst sehr spät erteilt, und als er erteilt wurde, war er unklar. Alle Kommandanten interpretierten ihn unterschiedlich. Die Öffentlichkeit machte Roos zum Sündenbock für den Verlust von „S2“.



Эскадренный миноносец типа «Сокол»

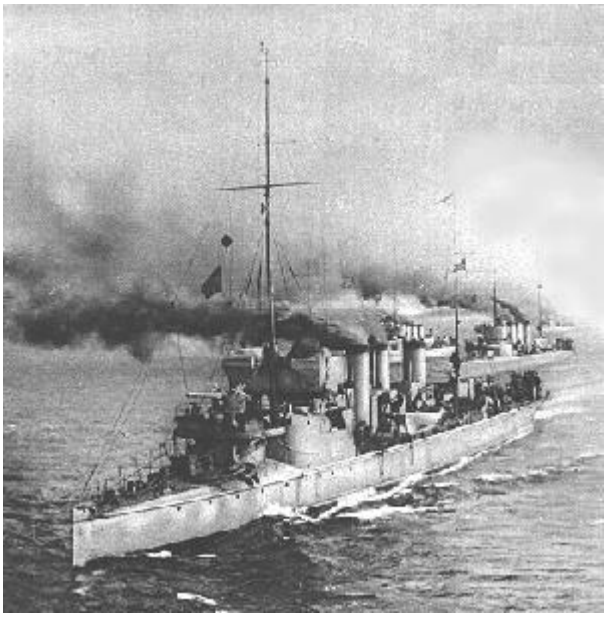
Der Verlust von „S2“ war ein großer Schock für die finnische Nation und die noch junge Marine. Es folgte eine intensive Debatte über die Gründe. Das Untersuchungsgremium stellte fest, dass an der Stelle des Untergangs der Meeresboden plötzlich stark ansteigt, wodurch besonders starke Brecher entstehen, insbesondere wenn der Wind von Westen oder Nordwesten kommt. Dies wurde später als Hauptursache für die Katastrophe angesehen. Außerdem waren die See-Eigenschaften dieser alten russischen Schiffe noch nicht vollständig bekannt. Es gab zum Beispiel keine Stabilitätstabellen oder Ballastberechnungen für den Typ. Die Untersuchung ergab auch, dass die keine

Ein Jahr später befand sich Commander Roos mit einem Schiff der Marine auf einer Routinereise nach Örö. Bei der Ankunft wurde Roos tot in seiner Kabine gefunden. Die Untersuchung ergab, dass er an einer Kohlenmonoxidvergiftung durch ein fehlerhaftes Auspuffrohr gestorben war. Natürlich gab es wilde Spekulationen über diesen „Unfall“.

Die Bergung des Wracks

Im Juni 1926 wurde das Wrack lokalisiert, und das finnische Verteidigungsministerium begann sofort mit der Bergung. Das Schiff lag kieloben in nur 15 m Wassertiefe, weshalb man keine größeren Schwierig-

keiten erwartete. Zunächst versuchten die Berger das Schiff durch



Einblasen von Pressluft in den Rumpf vom Grund zu lösen. Das Vorschiff kam dabei bis zur Oberfläche, aber das Heck steckte im Schlick des Meeresgrundes fest. Mit kräftigen Wasserstrahlen versuchte man das Heck frei zu spülen. Das brachte aber keinen Erfolg. Dem Verteidigungsministerium ging bald das Geld aus, so dass die Aufgabe an ein privates Unternehmen vergeben wurde. Auch diese blies Luft in den Rumpf, zog aber außerdem noch schwere Stahlseile unter dem Rumpf durch, um ihn anzuheben. Nach zehn Tagen, am 5. August 1926, tauchte das Schiff auf und schwamm mit Hilfe von Pontons. Das Schiff wurde zum Hafen von Reposaari in Pori transportiert, wo es aufgerichtet, ausgepumpt und untersucht wurde. Man fand die Leichen von 23 Besatzungsmitgliedern im Rumpf. „S2“ wurde dann nach Helsinki transportiert, wo eine gründlichere Untersuchung durchgeführt wurde. Nach der Untersuchung wurde das Torpedoboot verschrottet.

Die Folgen der Katastrophe

Der Verlust von „S2“ sorgte seiner Zeit für große Schlagzeilen und verärgerte sowohl die finnische Bevölkerung, als auch das Personal der finnischen Marine. Der Unfall und die folgende Debatte führten 1926 zur Gründung der *Finnish Navy Association* (die Organisation heißt heute *Finnish Maritime Society*). Diese Organisation propagierte die Flottenerneuerung und hatte großen Einfluss auf die Entscheidung über das neue Flottengesetz, das 1927 verabschiedet wurde. Dieses Gesetz führte zum Bau der Küstenpanzerschiffe „Väinämöinen“ und „Ilmarinen“, der U-Boot-Flotte und von neuen Torpedobooten in den 1930er Jahren.

Das neue Küstenpanzerschiff „Ilmarinen“ (1934)

Die 23 Leichen, die im Schiff gefunden worden waren, wurden 1926 auf Reposaari-Friedhof in einem gemeinsamen Grab beigesetzt. Ein Jahr später wurde ein Denkmal über dem Grab aufgestellt, das von dem Bildhauer Wäinö Aaltonen geschaffen wurde. Der Tag der Katastrophe wird jedes Jahr von der finnischen Marine begangen.